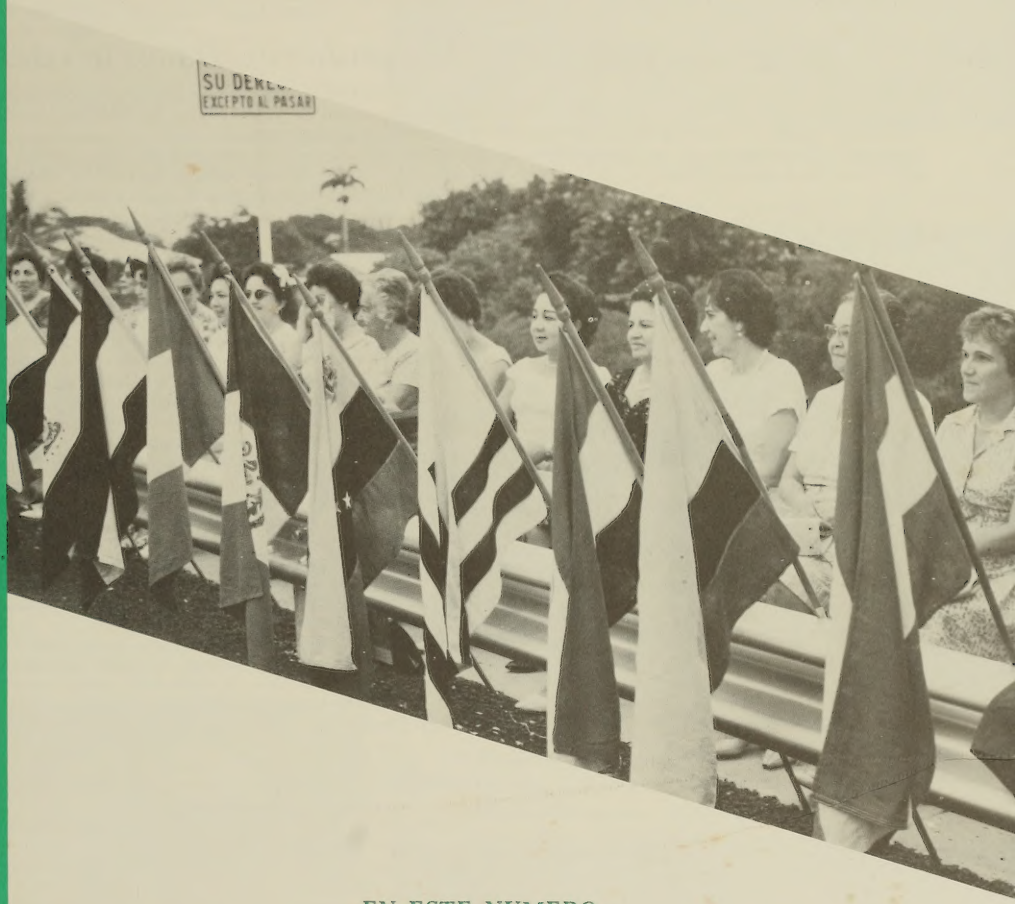
THE PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL



EN ESTE NUMERO

- Calendario del Istmo
- 75 Años de Disciplina, Honor y Abnegación
- Gráficas de la Inauguración del Puente
- Entrenamiento en Mindí

Vol. 1 — No. 4

Noviembre 2, 1962

99-1-341-C2

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador
WILL AREY
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal

De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos la copia.
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos la copia.
Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

Proclamación

CONSIDERANDO

QUE, el pueblo de la República de Panamá observa el 59º aniversario de su independencia el día 3 de noviembre de 1962; y

QUE, la comprensión y amistad que existen entre los pueblos de la República de Panamá y la Zona del Canal ponen de manifiesto un ejemplo de harmonía ante el mundo; y

QUE, es el deseo de los residentes de la Zona del Canal dar digno reconocimiento al papel transcendental que tienen ahora y han tenido los panameños en la operación del Canal de Panamá; y

QUE, la Zona del Canal se une a las aspiraciones de sus vecinos en Panamá hacia un modo de vida que augure mayor bienestar político, espiritual, cultural y económico tan vitales para el desarrollo de la sociedad democrática;

POR CUANTO QUE EL SUSCRITO Robert J. Fleming, Jr., Gobernador de la Zona del Canal, por la presente hace un llamado a la Zona del Canal para que participe en la celebración del quincuagésimo noveno aniversario de Independencia de Panamá el 3 de noviembre del presente año.

Solicito a todas las dependencias del Canal de Panamá que estimulen, animen y participen en su celebración. Exhorto de forma especial a nuestras escuelas, bibliotecas, templos y entidades religiosas, cívicas y organizaciones patrióticas que participen en la observación debida, con el íntegro fin de enriquecer nuestro conocimiento y aprecio de la historia de nuestra vecina República.

EN FE DE LO CUAL estampo sobre la presente el sello de la Zona del Canal en Balboa Heights, Zona del Canal el día 18 de octubre de 1962.

Robert J. Fleming Jr.
Gobernador.

Por el Gobernador:

Paul M. Rynnestrand
Secretario Ejecutivo.

Calendario Histórico del Istmo

CON OCASION de celebrarse en este 3 de noviembre el 59º aniversario de la fundación de la República de Panamá como Estado libre y soberano, pareciera indicado echar un vistazo sobre algunos de los principales aconteceres registrados en la historia del Istmo, a partir de 1501, año en el cual Rodrigo de Bastidas descubrió a Panamá.

1502—Cristóbal Colón explora la costa atlántica del Istmo. Trata de fundar Belén y es rechazado por los aborígenes.

1510—Fundación de la primera ciudad europea en suelo continental americano: Santa María, la Antigua, del Darién.

1513—Primeros Alcaldes en el continente: Vasco Núñez de Balboa y Martín Samudio. Primer Obispo Católico nombrado en tierra firme: Fray Juan de Quevedo.

1513—Balboa descubre el Mar Pacífico; es nombrado Adelantado del Mar del Sur y Gobernador de Coiba y de Panamá.

1519—Primera población europea en la costa del Pacífico es creada al fundarse la Ciudad de Panamá.

1520—Primer Cabildo americano establecido en Santa María la Antigua del Darién.

1521—Carlos V concede a Panamá título de Ciudad y le otorga su Escudo de Armas.

1538—Panamá, que había sido conocida como "Castilla del Oro" obtiene el nombre de "Reino de Tierra Firme."
Se crea la Real Audiencia de Panamá con jurisdicción que abarca, desde Nicaragua, al Norte, hasta las Provincias del Plata, en el Sur, incluyendo Cartagena, Perú y Chile.
Primera vía transcontinental en América: el Camino Real, que cruza al Istmo de Panamá a Portobelo.

1671—Saqueo y destrucción de Panamá por el pirata Morgan.

1673—Reconstrucción de Panamá a 6 millas de su antigua ubicación.

1698—Patterson establece su malhadada colonia escocesa en la costa atlántica del Darién.

1821—Panamá se independiza de España por sus propias fuerzas y se une al grupo de naciones lideradas por Bolívar y que comprenden Colombia, Ecuador y Venezuela.

1826—Se reune en Panamá el Primer Congreso de Naciones Americanas, precursor del Panamericanismo.

1830—1831 y 1840. En tres ocasiones distintas Panamá se separa de Colombia pero vuelve a unirse a ella.

1855—Primer ferrocarril transcontinental americano empieza a operar en Panamá, el 28 de enero.

1880—Los franceses inician su fallido intento de construir un canal.

1903—Panamá se declara independiente de Colombia y queda fundada como República libre y soberana.

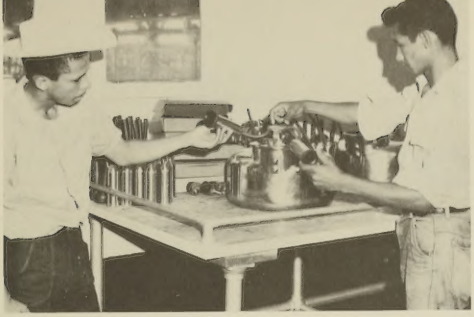
1904—Se inicia la construcción del canal interoceánico por parte de los Estados Unidos de América.

1914—Se inaugura el Canal de Panamá.

1936—Primera revisión del Tratado General celebrado por Panamá y Estados Unidos en 1903.

1955—Nuevo Tratado pactado entre Panamá y los Estados Unidos.

1962—Empiezan discusiones de alto nivel entre comisionados panameños y norteamericanos en busca de reformas a las relaciones contractuales. Se inaugura un puente sobre el Canal.



Manuel Guardia (izquierda) y Rigoberto Quijada ajustan la máquina de ordeñar.

Gift of the Panama Canal Museum

El Director Dr. Dowell explica los efectos bactericidas de la cal.

Mindí Adiestra Granjeros Panameños

TRES JOVENES panameños regresarán a sus estudios de agricultura en el Instituto Nacional de Agricultura en Divisa, la próxima semana, después de varias semanas de aprendizaje práctico en la Lechería Mindí en el sector Atlántico del Istmo.

Manuel Guardia de La Pintada y Rigoberto Quijada de Penonomé, están pasando 6 semanas en la lechería, mientras que César Alvarez está pasando 5 semanas, habiendo llegado 1 semana después que los otros.

Durante las últimas semanas ellos han sido aprobados en ordeñar a mano, mecánicamente, sanidad, operación de lechería, y operación de planta de pausterización y embotellamiento. Durante el curso ellos han tenido contacto en el trabajo con diversas cosas como vaciar el cemento apropiado en el piso, vacunación, operación de tractores y bulldozers, levantar cercas, llevar records y estudio de pastos—incluyendo embalaje y la manera de agarrar un trinchante.

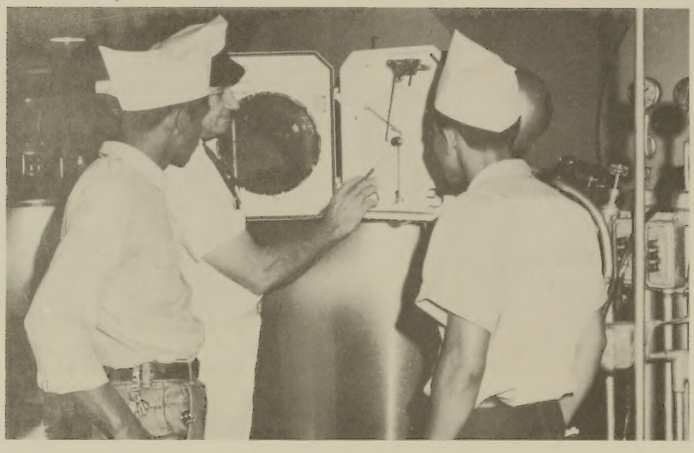
Las metas conjuntas de la escuela de Divisa y la Lechería Mindí son de continuo mejoramiento de las fuentes

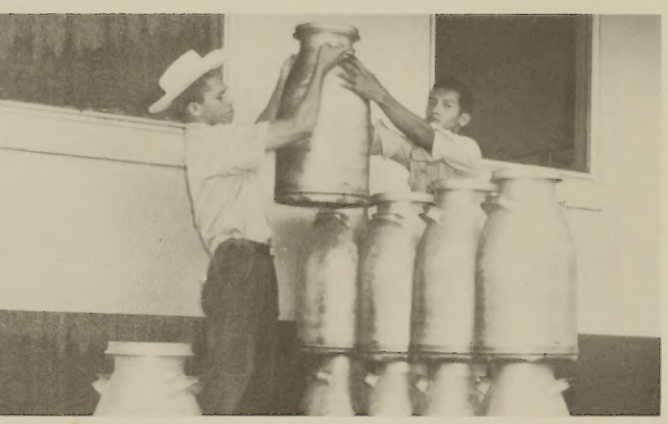
Los estudiantes examinan el enfriador de leche.

Aplicando una inyección a un ternero.

El Dr. Paul H. Dowell enseña cómo preparar inyecciones.

León S. Willa demuestra la temperatura a que debe calentarse la leche.





La leche llega en garrafones.

de abastecimiento en el nivel agrícola y el constante aumento del conocimiento de las prácticas de saneamiento y procedimientos para mantener una calidad adecuada.

La escuela de Divisa ha estado operando un curso general de agricultura durante 8 años. En años recientes ha incluido entrenamiento práctico en ranchos y haciendas en muchos lugares del Istmo, con Mindí como uno de éstos.

El señor Guardia y el señor Quijada comenzaron muy rápido en Mindí. Ellos ayudaron a entregar terneros el día que llegaron. Sus funciones en la máquina de ordeñar no son únicamente de operación; ellos también aprendieron a desarmar y reparar el equipo. Ellos aprendieron a lazar y amarrar un caballo, y el mejor método para contener toros o vacas, con el mínimo de lesiones para el animal y ellos mismos.

Los estudiantes viven en una residencia tipo familiar en Gatún, comen en la finca con una familia de la misma y, mientras aprenden y hacen, reciben un pequeño salario para cubrir los gastos de alimentación y transporte y que les da también algo para gastar.

Otros dos jóvenes agricultores panameños pasaron previamente el curso. Ellos fueron Alfredo Orange, de Santiago, y Juan Manuel Peralta, de Chitré.

Orange está aplicando sus conocimientos desde el mes de febrero de este año en la Compañía Azucarera "La Estrella," en Aguadulce, donde actualmente es el jefe de producción de leche en una de sus galeras. A pesar de solo tener 18 años de edad, Orange tiene bajo su mando a 60 empleados y sus jefes se manifiestan muy satisfechos con su trabajo.

Peralta sigue estudiando en el Instituto de Divisa esperando graduarse en enero entrante. Su más grande anhelo es ser veterinario, lo mismo que Orange.

Preparación de helados. . . .

Maniatado y todo, el caballo mastica la yerba.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

EL PEAJE del Canal de Panamá fue anunciado en proclamación del Presidente William Howard Taft de los Estados Unidos el 13 de noviembre, los navíos mercantes que llevaban pasajeros o carga, pagarían, cobrados a base de su capacidad de ganancia. Naves en lastre pagarían 40 por ciento menos.

El contingente obrero era de 40,159 personas en el Canal y el ferrocarril al final de noviembre de 1920. El personal incluía 3,499 empleados por los contratistas en las compuertas de las esclusas y trabajo similar, y el desarrollo de la maquinaria de esclusas a órdenes del Sub-Jefe Ingeniero del Canal de Panamá.

El total de la excavación del Canal al 1º de noviembre era de 182,991,045 yardas cúbicas, dejando 29,235,955 yardas cúbicas, para ser excavado el Canal completo.

Hace 25 Años

El 24 de noviembre de 1937, las cenizas del General Jay J. Morrow, tercer Gobernador de la Zona del Canal, fueron esparcidas en las aguas del Río Chagres que corrían hacia el vertedero de Gatún. La bendición la hizo el Padre E. J. Cooper y regaron flores en las aguas, muchachos y muchachas de la entonces famosa Red, White, and Blue Troop, seguido de un saludo de 11 cañonazos.

Hace 10 Años

EL TRAFICO DEL CANAL y los peajes rompieron todos los records previos durante el mes de octubre, de acuerdo con las estadísticas finales del mes dadas a la publicidad el 17 de noviembre de 1952. Se registraron 674 tránsitos del Canal por embarcaciones de alto calado y los peajes llegaron a $2,917,634.

Hace 1 Año

NUMEROSOS residentes de la Zona del Canal, encabezados por el Gobernador W. A. Carter, se unieron a sus vecinos panameños para celebrar el Día de la Bandera y presenciar un desfile de 3 horas como parte de la celebración del 58º aniversario de la Independencia de Panamá. Hablando en español, el Gobernador recibió a las autoridades y espectadores en el Triángulo Shaler en la Zona del Canal para la ceremonia del saludo a la bandera.

OBEDEZCALE

La señora Frances Hunnicutt, secretaria del Jefe de la Policía de la Zona, E. S. Shipley, modela el uniforme que lucirán las damas que actuarán como auxiliares de la Policía.

Una propuesta baja de $2,225,000 fue hecha por Lott of Panama, Inc., y Drake Possessions, Inc., dos firmas constructoras con oficinas en Houston, Texas, en una aventura conjunta en el proyecto de reemplazo de viviendas en el Canal de Panamá para la construcción de 119 unidades familiares en Corozal, Los Ríos, Ancón y Gamboa y 25 apartamentos de solteros en Ancón.

CUANDO la dama uniformada le indique que siga, siga inmediatamente pues, por más decorativa que le parezca, ella está allí para eso: para dirigir el tránsito vehicular, y no solo para regalo visual.

Advertimos esto, pues el automedonte encontrará dentro de poco—al detener la marcha en las intersecciones—que en vez de un varonil policía, habrá una guarda dándole órdenes.

Diez de ellas serán asignadas de plantón en Balboa tanto como en Cristóbal, después de un curso de adiestramiento policial; y aun cuando estarán bajo las órdenes de la policía zoneíta, tendrán autoridad plena en el desempeño de sus atribuciones.

O ELLA LE DA

El uniforme que usarán consistirá en falda de dacrón y lana del mismo color que el usado por la policía de la Zona, y blusas blancas de dacrón y algodón, con una graciosa gorrita del mismo género que la falda.

La guarda femenina lucirá en la blusa placas de cromo similares a las de la policía regular, pero más pequeñas y sobre la gorra llevarán el escudo de la Zona del Canal.

El empleo de damas en la fuerza policíaca se viene haciendo desde hace algún tiempo en varias ciudades norteamericanas.

La adopción de la medida en la Zona obedece a recomendación formulada por J. W. Kelly, Secretario Ejecutivo del Alcalde de Kansas City, Missouri, cuando visitó el Istmo en marzo de 1958.

su Boleta

La edad de las guardas de la Zona fluctuará entre los 21 y los 50 años y todas deben hablar y escribir bien el inglés, gozar de buena salud física, tener una mentalidad despierta y ser de conducta intachable, entre otros requisitos. Cualidades adicionales: 1 año de experiencia como oficinista o 1 año de estudios en un colegio comercial o primer ciclo universitario.

Quienes lo desearen pueden dirigirse a la Jefatura de Policía de la Zona del Canal, Edificio de Asuntos Civiles, durante las horas de despacho.

El servicio será considerado temporal y abarcará 20 horas semanales, durante el año lectivo.

Hasta ahora las únicas mujeres en uniforme empleadas por la policía zoneíta han sido las celadoras de la Prisión de Gatún.

El propio Comandante Primer Jefe Raúl Arango maneja una manguera durante el fuego en la planta de pintura en agosto de 1958.

Bodas de Brillante del Cuerpo de Bomberos de Panamá

ACASO NO SEA del conocimiento general que el Cuerpo de Bomberos de Panamá cuyo 75º aniversario de fundación será observado este 28 de noviembre, goza en el continente de prestigio tan extenso que le ha cabido el honor de que se le invitase para organizar instituciones similares en Manizales, Colombia; Managua, Nicaragua; Caracas y Maracaibo, Venezuela.

Ha contribuido el Cuerpo de Bomberos de Panamá, con ayuda técnica, en la organización de los de Armenia, Barranquilla, Bogotá, Cali y Cartagena, Colombia; y en el mejoramiento orgánico del de San José, Costa Rica.

Fundado el 28 de noviembre de 1887, el benemérito Cuerpo de Bomberos de Panamá ha hecho, en toda época, honor a su lema de "Disciplina, Honor y Abnegación," adoptado ese mismo año; así, se le ha visto prestando a la comunidad panameña servicios innúmeros con espíritu de sacrificio tal que, en ocasiones, lo ha llevado hasta la inmolación de las propias existencias en defensa de la vida y hacienda del conglomerado social.

Cabe aquí recordar aquella aciaga madrugada del 5 de mayo de 1914 cuando el bombero panameño recibió su bautismo de sangre entre el fragor de los explosivos y el abrazo de las llamas, al estallar siniestramente el Polvorín (depósito de dinamita, pólvora, fulminantes y nitroglicerina, situado en las inmediaciones del antiguo Casino).

En esa trágica ocasión—como en muchas otras—la cooperación de la Zona del Canal se hizo patente mediante la contribución de vehículos y camillas, como lo anota el parte suscrito en la época por el Capitán de Turno, José Vicente Alvarado.

Además de las funciones inherentes a un cuerpo de bomberos, el de Panamá ha desempeñado, en algunas emergencias nacionales, las de guardianes del orden público en reemplazo de las fuerzas policíacas; tal aconteció, por primera

El fuego hace presa en enormes tucas de madera que arden por muchas horas, lanzando las llamas a 400 pies de altura, mientras los valientes bomberos combaten el incendio.

vez, el 17 de noviembre de 1898, cuando Panamá era aún un departamento de la República de Colombia. La mayoría de la tropa policíaca se desbandó, desagradada por el castigo impuesto a varios agentes y los bomberos asumieron el servicio de guardia urbana. El 14 de octubre de 1916, con motivo de haberse levantado en huelga los braceros de la Zona del Canal creándose un estado de alarma, los bomberos fueron nuevamente llamados para patrullar la ciudad, esta vez, en colaboración con la policía.

Las otras ocasiones en que el Cuerpo de Bomberos de Panamá sirvió al país como fuerza policíaca (y vale tener en mente que se trataba principalmente de bomberos voluntarios) fueron: en febrero y marzo de 1921 cuando el conflicto armado entre Panamá y Costa Rica, ocasión en que la fuerza pública marchó al frente, asumiendo los bomberos sus funciones policíacas; en febrero de 1925 por motivo de la sublevación de los indios del archipiélago de San Blas; el 2 de enero de 1931 al estallar una revolución que depuso al gobierno; y el 4 y 5 de junio de 1932, durante los comicios electorales.

El Cuerpo de Bomberos de Panamá tiene sus origenes en una serie de catastróficas conflagraciones que se registraron en el período comprendido entre julio de 1864 y enero de 1887, causando estragos de tales proporciones que ello indujo a un grupo de valerosos jóvenes a reunirse con el Dr. Rodolfo Halsted y don Ricardo Arango, (quienes habían pertenecido al Cuerpo de Bomberos de Guayaquil, Ecuador, y contaban con cierta experiencia), para organizar un Cuerpo de Bomberos que se inauguró el 28 de noviembre de ese año, siendo escogido como su Comandante don Ricardo Arango.

Mediante suscripción popular se levantaron fondos para adquirir: 2 bombas de mano (una denominada "Internacional" y la otra "China," en honor a la colonia asiática que fue la que más contribuyó); 2 "gallos" que enrollaban 1,000 pies de manguera cada uno; 1 carro con escalera a tramos; 24 tubos de lona; 24 hachas de mango largo y 24 de mango corto; 1 pico; 1 pala; y herramientas.

Con ese exiguo equipo empezó sus faenas el que habría de constituirse en uno de los mejor organizados cuerpos de Bomberos de América, caracterizándose por su disciplina y el espíritu de abnegación que distingue tanto a sus voluntarios (que constituyen la inmensa mayoría del cuerpo) como a la Guardia Permanente (fundada en mayo de 1909).

Los frecuentes gestos de abnegación y de heroísmo han colocado al Cuerpo de Bomberos de Panamá en lugar preferente en la estimación, el cariño y la clamorosa admiración de la ciudadanía. La gráfica muestra a los "camisas rojas" combatiendo el espectacular incendio de San Miguel.

Mutua Comprensión y Entendimiento

"A nombre de la División de Bomberos de la Zona del Canal, tengo el honor de extender a usted, a sus oficiales y a los oficiales de bomberos visitantes, una cordial invitación para que visiten la Zona del Canal con motivo del 75º aniversario del Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá," dice en carta dirigida al Comandante Primer Jefe Raúl Arango, el Gobernador Robert J. Fleming, Jr.

La carta invitación del Gobernador de la Zona termina aprovechando la oportunidad "para felicitarle a usted y a los miembros del Cuerpo de Bomberos por su sobresaliente hoja de servicios durante los 75 años de servicios públicos y, al mismo tiempo, expresarles mi aprecio por la magnífica cooperación que ha existido siempre entre nuestros equipos de lucha contra incendios."

Al agradecer la gentil invitación y honrosas frases de felicitación, el Comandante Arango dice, entre otras cosas:

"Desde el 12 de octubre de 1907, fecha en que se acordaron las medidas de cooperación que deberían prevalecer entre los Cuerpos de Bomberos de Panamá y de la Zona del Canal, ha existido, en todo momento, la mayor colaboración y buen entendimiento entre ambos organismos."

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Florida, George A. Smathers Libraries with support from LYRASIS and the Sloan Foundation

https://archive.org/details/panamacanalr1419622pana

Maurice H. Thatcher corta la cinta inaugurando el puente, mientras el Gobernador Fleming, Frank A. Baldwin y otros asistentes observan.

El Pelican State, primera nave de alto calado que cruza bajo el puente, después de haber sido éste inaugurado el 12 de octubre.

Representantes de Panamá, la Zona del Canal y de quienes construyeran el puente, ocupan lugar reservado en el sitio de las ceremonias de inauguración. De izquierda a derecha: Capitán George F. Hudson, decano de los Prácticos del Canal; Anthony Peczatek, trabajador del puente; Germán Batista, pequeño agricultor panameño, cuyos productos atraviesan el puente camino al mercado.

LO QUE SE VIO . . .
. . . Y LO QUE NO SE VIO

LA INAUGURACION del Puente Ferry Thatcher y la del Círculo Stevens, el mes pasado, abarcaron muchas personas e incidentes que escaparon de la atención pública y de las crónicas periodísticas sujetas a apremios de mayor urgencia. Algunos de esos acontecimientos y personas en ellos envueltas, son presentados en estas páginas.

Nuestra portada—por ejemplo—presenta a un grupo que participó en las ceremonias de inauguración del puente, no atrayendo la atención que ameritaban plenamente. Se trata de miembros de la Mesa Redonda Panamericana portando las banderas de varias naciones del hemisferio.

Las enseñas patrias desplegadas por ese grupo son las de Panamá, los Estados Unidos de América, Brasil, Bolivia, Canadá, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, República Dominicana, Uruguay, Venezuela, Colombia, Paraguay, Argentina, Ecuador, Costa Rica, Haití, Chile, Guatemala y el Perú.

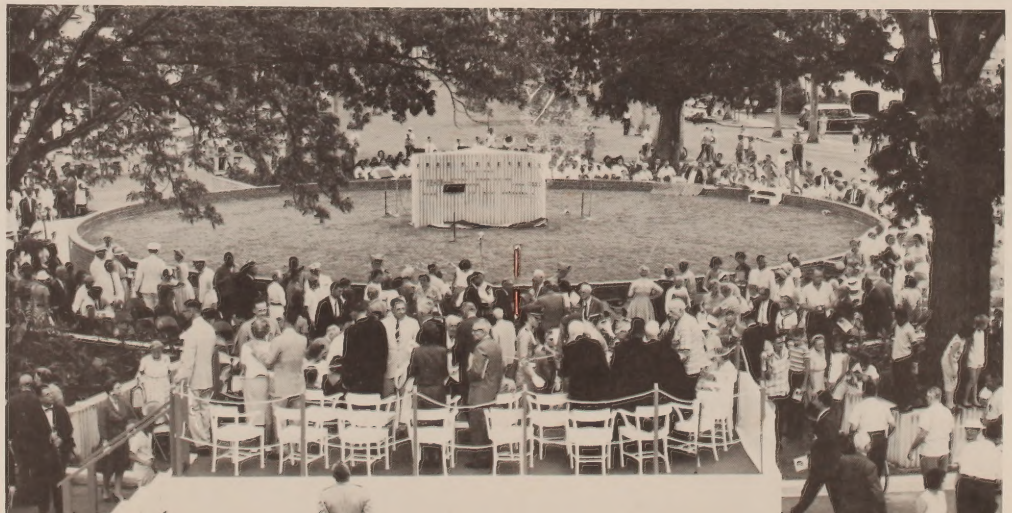
Veteranos istmeños se divierten abordo de la lancha Las Cruces, que los condujo en travesía parcial del Canal, en el fin de semana dedicado a las inauguraciones.

La balsa Presidente Roosevelt atraviesa las esclusas, rumbo a Gamboa, después de haber sido retirada del servicio.

Centenares de invitados de la costa atlántica cruzaron el Istmo en tren en los 2 días de las inauguraciones.

Josephus Liverpool, Presidente de la Asociación de Empleados Retirados de la Zona del Canal y Karl Curtis, de Gamboa, ambos trabajaron en la construcción del Canal, atienden la inauguración del Círculo Stevens en la tarima especial.

Una multitud calculada en 2,500 personas presenció la inauguración del Círculo Stevens el 13 de octubre.



El Honorable Stephen Ailes, Sub-Secretario del Ejército y Presidente de la Junta Directiva del Canal de Panamá, aparece ante el monumento a John F. Stevens, en Balboa, junto a John F. Stevens III y la señora de John U. Hawks, después de pronunciar el discurso de inauguración.

ASCENSOS Y TRASLADOS

Del 5 de Septiembre al 5 de Octubre

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de septiembre al 5 de octubre aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado y reclasificaciones no aparecen.

RAMO DE ADMINISTRACION

William S. Wigg, de Técnico de Administración a Jefe Técnico de Administración.

Cleveland C. Soper, de Fotógrafo, Oficina de Información de la Zona del Canal, a Técnico de Laboratorio Fotográfico.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Rudolph R. Beatty, de Mecanógrafo, División Industrial a División de Bomberos.

Fitardo A. Henry, de Ayudante de Cocina a Cocinero, División de Aduanas.

División de Correos

Dick R. Brandom, de Oficinista Encargado, Municipalidad de Balboa, a Superintendente, Ramo de Finanzas.

Donald H. Secrest, de Encargado de Ventanilla, a Superintendente Substituto, Cristóbal.

División de Escuelas

Mildred S. Rowe, de Maestra Substituta y Maestra Visitadora, a Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias.

Martha M. Browder, Jane A. Gruver, Mary F. Harmon, Rosario R. Maymi, Janice C. Pitts, Sara H. Platt, Rosalie A. Powell, de Maestra Substituta a Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias.

Carlos A. Vaz, Jr., de Maestro de Escuelas Primarias y Secundarias, Escuelas Latinoamericanas, a Director de Escuela Secundaria, Escuelas Latinoamericanas.

Ana T. Bennett, de Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias, Escuelas Latinoamericanas, a Director-Maestro de Escuelas Primarias, Escuelas Latinoamericanas.

Janet A. Marshall, de Maestra Substituta, Escuelas Latinoamericanas, a Maestra de Escuela Secundaria, Escuelas Latinoamericanas.

Millicent F. Forcheney, de Maestra Substituta, Escuelas Latinoamericanas, a Maestra de Primaria, Escuelas Latinoamericanas.

Nora D. Brown, Kathleen D. Stromberg, de Ayundante Estudiantil a Ayudante de Actividades Recreativas (Deportes).

DIRECION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Mary T. Herring, de Ayudante Estudiantil, División de Contratos e Inspección, a Mecanógrafa, Proyecto del Puente de Balboa.

Divisón de Dragas

Katherine G. Headrick, de Estenógrafa, a Oficinista Estenógrafa (Contabilidad).

Rosemary D. Reardon, de Jefe Oficinista a Ayudante Contador.

Klaus Reichert, de Marinero a Capitán de Lancha Motora.

Manuel Macías, de Marinero a Operario de Montacarga.

Adolfo C. Quintero, de Operario de Montacarga a Capataz de Marinero.

Domingo Muñoz, de Botero a Marinero.

Laureano Hidalgo, Cristóbal Torres, de Guardavías de Ferrocarril, División de Ferrocarriles, a Botero.

Dionisio De León, de Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios, División de Servicios Comunales, a Botero.

Guillermo López, de Jornalero (Aseador), a Botero.

Agustín Torres, de Jornalero (Pesado), a Ayudante Operario de Sonda de Granalla.

División de Electricidad

Howard E. Munro, de Emisor de Energía Eléctrica a Jefe Emisor de Energía Eléctrica.

Norman C. Anderson, de Ingeniero de Turno (Mecánico), a Jefe Operario de Pruebas (Sistema Mecánico de Energía Eléctrica).

Cosme Morales, de Jornalero (Aseador), a Ayudante Empalmador de Cables.

Francisco A. Estrada, de Acomodador de Bolos, División de Abastos, a Jornalero (Aseador).

Mary N. Sanders, de Mecanógrafa, Hospital de Coco Solo.

División de Mantenimiento

Héctor M. de Souza, de Operario de Planta de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire, a Reparador de Equipo Eléctrico.

Alfonso D. Gittens, de Jornalero a Capataz de Jornaleros (Aseador).

Isidro Avila, Evert M. Plato, de Jornalero a Jornalero (Pesado).

Joseph F. Shea, Operario de Maquinaria (Portátil y Levadiza) de la División de Transporte.

Elpert T. Chappell, Jr., Soldador de la División Industrial.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Hospital Gorgas

Margaret R. Goulet, de Enfermera (Medicina General y Cirugía) a Enfermera (Sala de Operaciones).

Carol J. Smith, de Enfermera a Enfermera (Obstetricia).

Jeanene K. Zimmerman, de Inspector de Comprobantes, División de Abastos, a Mecanógrafo.

Joseph D. Buendía, de Ayudante de Servicio de Sala a Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía).

Hospital de Corozal

Mary E. Ausnehmer, de Enfermera (Medicina General y Cirugía) a Enfermera Jefe (Psiquiatría).

Lloyd G. Wilson, de Botones y Camarero Especial, División de Abastos, a Auxiliar de Enfermería (Psiquiatría).

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

William M. Brown, de Vagonero (Madera y Acero), División de Ferrocarril, a Controlador de Tráfico Marítimo.

Walter J. Williams, de Jornalero (Aseador), División de Escuelas, a Jornalero (Pesado).

División Industrial

M. Lucille Behre, de Mecanógrafo, División de Medicina Preventiva y Cuarentena, a Oficinista (Registro del Inventario).

Earl A. Escalona, de Ayudante General, a Encargado de Cuarto de Herramientas.

División de Esclusas

Oliver H. Hendrickson, Joseph H. Young, de Capataz de Mecánico Tornero, (Operación de Esclusas), a Primer Capataz (Operación de Esclusas).

Kenneth F. Millard, de Electricista, División de Electricidad, a Electricista Operario de Esclusas.

Hortensio Gutiérrez, de Pintor de Mantenimiento a Pintor.

Baldur Norman, de Carpintero Operario de Esclusas a Primer Capataz de Carpintero.

Kenneth P. Scanlon, de Mecánico Tornero a Mecánico Tornero (Operación de Esclusas).

Cleveland Bennet, Dudley Francis, Emiliano Mares, de Manipulador de Cabos a Pintor de Mantenimiento.

Robert J. King, de Mecanógrafo del Hospital Gorgas.

Joseph L. Findley, Gilberto Morales, Samuel Walker, de Manipulador de Cabos a Ayudante de Operario de Esclusas.

Dodson Hinds, de Manipulador de Cabos a Mensajero.

CONTRALORIA

División de Contabilidad

Louis C. Caldwell, de Oficinista, Sección de Nóminas, a Técnico de Contabilidad.

Myron A. Schroeder, de Contador a Contador Ejecutivo.

Burton F. Mead, de Inspector de Comprobantes a Técnico de Contabilidad.

Pauline L. Blais, Lucille D. Van Riper, de Técnico de Contabilidad a Inspector de Comprobantes.

Fulvio Terán, de Instructor de Español, de la Oficina del Gobernador-Presidente.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Servicios Comunales

Alejandro Gómez, Diego Martínes, Jornalero, de la División de Dragas.

Eduardo D. Armas, José del C. Morán, Francisco Pinzón, de Jornalero a Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios.

Cayetano Hernández, de Jornalero (Aseador) a Jornalero (Pesado).

División de Abastos

Phyllis D. Powers, de Jefe de Sección, Centro de Servicios Comunales, a Ayudante Contador.

Reginald A. Carter, Ronald Chambers, Jr., David J. Failey, Hector J. Markland, Newton Walker, de Aprendiz, Servicios de Comisariato, a Ayudante Carnicero.

Oscar Edmund, Jr., de Encargado de Mostrador a Cajero (Servicio de Comidas).

George C. Bennett, de Mozo de Oficio a Vendedor.

Roy A. Cox, Cyril E. Hewitt, Ivy F. Lewis, de Mozo de Oficio a Encargado de Mostrador.

Arthur M. Butcher, Harold Hall, de Jornalero (Aseador) a Mozo de Oficio.

Morton F. Levee, de Acomodador de Teatro a Portero de Teatro.

Robert C. Husband, de Mozo a Jornalero (Pesado).

Elías Gill, de Mozo a Jornalero (Aseador).

DIRECION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

División de Terminales

William B. Huff, de Ayudante Administrativo a Jefe Verificador de Carga.
Tomás A. Salinas, de Encargado de Mantenimiento a Capataz de Pintores (Mantenimiento).
Domingo Quintero, de Manipulador de Cabos a Capataz de Manipulador de Cabos.
Walton G. Green, Albert A. McQueen, de Jornalero (Pesado) a Verificador de Carga.
Dimas Alvarado, Juan M. Aráuz, Delfín García, Pedro Martínez, Humberto Ossa, Bernabé Saavedra, de Trabajador de Muelles a Estibador.
Cristóbal Cedeño, de Jornalero (Pesado), División de Dragas, a Trabajador de Muelle.
Celio Cedeño, Julián González, de Jornalero, División de Dragas, a Trabajador de Muelles.
Leopold T. Douglas, de Manipulador de Cabos a Pintor de Mantenimiento.
Gouldbourn Lewis, de Trabajador de Muelle a Guardia.
Calixto Villareal, de Ayudante de Topografía, División de Ingeniería, a Trabajador de Muelle.
Federico Hudson, de Jornalero, División de Mantenimiento, a Marcador de Carga.
Alberto Muñoz, de Ayudante General, División de Mantenimiento, a Trabajador de Muelle.

División de Transporte

Paul R. Kuyoth, de Jefe Encargado de Operaciones de Transporte a Motor (Jefe del Distrito Sur) a Encargado de Operaciones de Transporte (Jefe del Distrito Sur).
Maurice L. McCullough, de Jefe Encargado de Operaciones de Transporte a Motor (Jefe del Distrito Norte) a Encargado de Operaciones de Transporte (Jefe del Distrito Norte).
Elsie E. Yates, de Estenógrafa a Oficinista Ayudante (Estenógrafa).
Cecile C. Marceau, de Estenógrafa a Secretaria (Estenógrafa).
Michael A. Shan, de Oficinista (Contabilidad) a Oficinista.
Clifford E. Bovell, Victor H. Hines, de Ayudante de Mecánico de Automóviles (Carrocería y Guardafangos) a Vidriero (Limitado).

SIGUEN a continuación ascensos en que no ha variado el título de la posición:

Paul J. Coleman, Ingeniero de Evaluación (General) División de Contabilidad.
Norbert M. Schommer, Sub-Jefe Contador (Jefe, Sección de Presupuesto y Estadística), Oficina del Gerente General, División de Abastos.
Gerard L. Lavigne, Ingeniero Industrial (General) División Industrial.
Thomas J. Dwyer, Leon N. Shapenteen, Leon T. Williams, Arqueador, División de Navegación.
George A. Black, Jr., Ayudante al Sub-Jefe Contador, División de Transporte.
James D. Dunaway, Superintendente del Departamento de Finanzas, División de Correos.
George H. Moore, ,Oficinista, Sección de Nóminas, División de Contabilidad.
Grace E. MacVittie, Inspector de Reclamos, División de Auditoría General.
Joseph J. Wood, Jr, Aprendiz de Funciones Administrativas (Egresado Universitario), Ramo de Administración.

JUBILACIONES

LOS EMPLEADOS del Canal de Panamá que se retiraron en septiembre, con la posición que desempeñaban al momento de retirarse y sus años de servicio con la organización del Canal, son los siguientes:

Louis W. Chenis, pulidor de cemento, División de Mantenimiento; 40 años, 16 días.
Santiago Córdoba C., estibador, División de Terminales; 22 años, 11 meses, 5 días.
Kenneth M. Edwards, capataz general operario de las esclusas, División de Esclusas; 28 años, 4 meses, 6 días.
Raymond L. Harvey, mecánico tornero, automotriz, División de Transporte; 16 años, 5 meses, 21 días.
Robert E. Howell, ayudante vagonero, madera y acero, División de Ferrocarril; 47 años, 3 meses, 17 días.
Philibert J. Jeanmarie, operario de prensa, Imprenta, Sección Administrativa; 38 años, 5 meses, 27 días.
González Joseph, conductor, División de Transporte; 39 años, 2 meses, 24 días.
Daniel Lawrence, ayudante mecánico tornero, División de Ferrocarril; 20 años, 9 meses, 15 días.
Henri E. Moehrke, ingeniero jefe, remolcador o ferry, División de Dragas; 29 años, 15 días.
William R. Simmons, pulidor de cemento, División de Mantenimiento; 34 años, 3 meses, 6 días.
Henslee S. Smith, policía raso, División de Policía, 1 año, 11 meses.
Ashton B. Spence, pasabarco, División de Navegación; 10 años, 8 meses, 21 días.
Stewart P. Trail, capitán de policía, División de Policía; 26 años, 4 meses.
Robert E. Welborn, teniente, División de Bomberos; 18 años, 1 mes, 7 días.

SEGURIDAD EN EL TALLER MECANICO

- No deje herramientas tiradas en el piso.
- Mantenga los pasillos limpios y sin obstrucciones.
- Eche los desperdicios de material inflamable o aceitoso en cubos de metal.
- Al levantar algo pesado, el máximo esfuerzo debe hacerse con los músculos de las piernas, no con los de la espalda.
- No viaje colgado o asido a vagones, grúas o transportadores.
- No se detenga debajo de cargas suspendidas en el aire.
- No se suba sobre pilas o bultos de materiales.
- Cuídese de proteger sus manos y pies.
- En caso de accidente recurra a los primeros auxilios cuanto antes.
- En casos de duda consulte a su capataz.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO SEPTIEMBRE	Casos de primeros auxilios		Incapacitados		Días perdidos por incapacidad	
	'62	'61	'62	'61	'62	'61
Todas los unidades	227	236	9	4	280	365
Durante el presente año	2217	2788(699)	95	100(4)	8228	15360(95)

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos mantenimiento de Esclusas.

Marie D. Quinn, Técnico Médico-Radiólogo (Diagnóstico), Hospital Gorgas.
George B. Erskine, Raymond D. Parker, Oficinista (Contabilidad), División de Transporte.
Ricardo A. Honeywell, Oficinista, División de Aduanas.
Marcus M. Smith, Archivero, Hospital Gorgas.
Harold G. Fertus, Mozo de Oficio, División de Abastos.
Charles C. James, Mozo de Oficio, División de Aduanas.

El Marino Quiere al Mar...

Oficial Naval: Su Buque Fue Hundido. Preso en un Campo de Concentración. Concluida la Guerra, Emigró al Istmo. Ahora Busca Licencia de Práctico del Canal.

LAS ALTAS Y BAJAS de la vida en nada han amilanado al ex-Oficial de la Armada Italiana—hoy ciudadano norteamericano—Frank Viglietti. Egresado de la Real Academia Naval Italiana en 1941, Viglietti sirvió como segundo en comando de un barco de transporte y, luego, en dos destructores, como navegante, pasando a Oficial Ejecutivo primero en un crucero y luego en un acorazado. Dos de los destructores en que prestó servicio fueron hundidos cuando se dirigían a Noráfrica, durante la II Guerra Mundial, el último de ellos en la llamada "Ruta de la Muerte" en el canal de Sicilia el 30 de marzo de 1943. Viglietti quedó colgando de la popa de la nave, expuesto a ser hecho picadillo por la enorme y veloz hélice, cuando un marinero de un buque pesquero que se dedicaba a recoger sobrevivientes, logró atraparlo por las asentaderas del pantalón, salvándole la vida.

Hecho Prisionero

Vuelto a Italia desde Cartago (Africa) donde los náufragos habían sido llevados por el pesquero, Viglietti fue asignado como Instructor de Navegación Astronómica en la Academia Naval, que había sido pasada a Brioni debido a los constantes bombardeos de las superfortalezas aéreas.

Al producirse la rendición de Italia, Viglietti fue hecho prisionero por los Nazis y probó los sinsabores de los campos de concentración en Alemania y Polonia.

Emigra a Panamá

Concluidas las hostilidades, el marino volvió a la Armada Italiana, causando "Baja Honorable." De 1948 a 1950 fue Capitán en buques de alto calado que navegaban entre el Atlántico Norte y Sur y el Mediterráneo, tocando puertos yugoeslavos, donde pudo observar la rudeza de la vida bajo el sistema comunista. Un armador californiano, a quien conociera en sus correrías, le ofreció empleo en Panamá y otro capítulo quedaba escrito en la pintoresca vida de Viglietti quien trabajó como técnico marítimo en empresa naviera de Panamá; despachador en la Oficina Central de Almacenaje del Ejército y la Fuerza Aérea del Caribe; Gerente a cargo de operaciones con la Braniff en Tocumen; capataz de carga y, luego, oficinista en el almacén del Canal de Panamá. Por fin, el 11 de mayo de 1961, volvió abordo, al ser asignado por la División de Dragas a comandar la lancha *Las Cruces*, de donde fue ascendido a Capitán de Pequeños Remolcadores, al comando del remolcador *Diablo*, el 4 de marzo de 1962.

Frank Viglietti: vida de peripecias. . . .

¿Logrará su deseo?

El anhelo de Viglietti es el de obtener licencia como Práctico del Canal y como para ello se exige que el 25 por ciento de la experiencia enmarque entre los 3 años anteriores a su expedición, el veterano capitán de naves de todo calado, se somete a todos los rigores para ganar el nuevo objetivo de su vida siempre remozada.

Klaus Reichert

DESDE MARZO de este año reemplaza a Viglietti como Capitán de la lancha *Las Cruces* Klaus Reichert, quien por 14 años sirvió, desde marinero hasta Tercer Oficial, abordo de naves mercantes alemanas e inglesas antes de venir a Panamá, donde reside ahora con su esposa y dos niños.

La vida de Klaus Reichert también tiene mucho colorido: soldado del ejército de su país en la pasada guerra, terminada ésta se hizo marino, estudiando asiduamente para mejorar su situación. Vino al Istmo en 1957, capitaneando un camaronero; luego una lancha-grúa de la Refinería Panamá por 2½ años, pasando luego al servicio del Canal de Panamá hace año y pico.

Klaus se hizo ciudadano panameño en 1960, y habla perfectamente el español.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Max C. Conover
Primer Capataz (Edificios)

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

William E. A. Ifill
Encargado de Existencias

30

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Howard S. Engelke
Jefe, Ramo de Comunicaciones

Charles W. Hummer
Sub-Jefe Inspector de Construcción

George V. Allen
Aceitero

Alejandro Morrell
Aceitero

Darío E. Pérez
Guardia

DIRECCION DE MARINA

Leonard B. Wilson
Operario de Locomotora de Remolque

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Clifford Niles
Operario de Tractor

Mack P. Amon
Recolector de Basura

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Jacinto Peters
Guardia

Sixto Atencio
Jornalero (Pesado)

20

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

George L. Cooper
Sargento de Policía

Robert P. Carey
Superintendente Substituto (Cristóbal)

Hubert S. Wilson
Guardia de Detención

Ivan B. Hooker
Jornalero (Aseador)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Faye C. Minton
Funcionario Administrativo

Egbert F. R. Watson
Ayudante Topográfico

Ernest Wray
Marinero de Lancha Motora

Walwin H. Gaynor
Reparador de Equipo Automotriz

Louis L. Seldon
Electricista

Rodolfo Estable
Ayudante General

Domingo Barrios
Marinero

Jesús M. Moreno
Pintor

Vicente Angel Smith
Operario de Lancha Motora

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Selvin Rowe
Archivera

Inez D. Barker
Auxiliar de Enfermería, Psiquiatría

Víctor Ulate
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)

DIRECCION DE MARINA

C. V. Torstenson
Práctico

Dixie P. Bender
Operario de Locomotora de Remolque

Raymond F. Hesch
Mecánico Tornero (Operación de Esclusas)

Antonio N. Hudson
Ayudante Operario de Esclusas

Agustín Fajardo
Ayudante Operario de Esclusas

Enos A. Williams
Marinero

Pedro A. Gasparini
Pasabarco

Juan R. Valladares
Operario de Lancha Motora

Acres Vantipool
Pasabarco

Frank Morris
Pasabarco

James P. Archibold
Ayudante Operario de Esclusas

Frank H. Thomas
Manipulador de Cabos

Arturo Jiménez
Pasabarco

Lionel Olton
Encargado de Mantenimiento

Franklin E. Phillips
Operario de Lancha Motora

Felicito Luna
Ayudante Operario de Esclusas

Lu Yun Sing
Pasabarco

Jorge Tuñón
Pintor de Mantenimiento

CONTRALORIA

Francis J. Reilly
Ayudante Contador

DIRECCION DE PERSONAL

Nye C. Norris
Oficinista (Personal)

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Curtis B. Parnther
Mecanógrafo

Juan Mejía
Panadero

Martha Bryan
Ayudante Cocinero

Alvaro Ramos
Jornalero (Pesado)

May Jamieson
Cajera (Almacén)

Maudline A. Lashley
Encargada de Mostrador

Doris Yard
Cajera (Servicio de Comidas)

Pura C. Adams
Empaquetadora de Carne

Pablo Coto
Carnicero

Amanda T. Green
Vendedora

Miguel A. Pineda
Jornalero (Pesado)

Violet K. Delrozario
Encargada de Mostrador

René J. Agnoly
Almacenero

Flora E. Sutherland
Oficinista (Registro del Inventario)

Rubén N. Padmore
Verificador (Lavandería)

Catalina C. Mendoza
Vendedora

Juan Arriaga
Mozo de Oficio

Hylin Casanova
Panadero

Roy A. Carter
Oficinista Guardalmacén

Arcadio Barlanoa
Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

John Louis Smith
Ayudante de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles)

Manuel Herrera
Capataz de Estibadores

Leopold V. Dutton
Estibador

Harris T. Phillips
Estibador

Héctor Prestán
Jornalero (Pesado)

Homer L. Marcum
Conductor de Camión Pesado

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

	Primer Trimestre del Año Fiscal		
	1963	1962	Promedio de Tránsitos 1951–55
Intercostal de los EE. UU.	113	118	178
Costa este de los EE. UU. y Sur América	599	643	387
Costa este de los EE. UU. y la América Central	118	120	113
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	536	535	239
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	82	62	49
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	227	214	167
Europa y Sur América	321	268	111
Europa y Australasia	90	77	83
Todas las otras rutas	751	663	353
Total de tráfico	2,837	2,700	1,680

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto* (En miles de dólares)		
	1963	1962	Promedio 1951-55	1963	1962	Promedio 1951-55
Julio 1962	978	931	557	$4,980	$4,776	$2,432
Agosto	950	934	554	4,926	4,749	2,403
Septiembre	909	892	570	4,617	4,523	2,431
Octubre			607			2,559
Noviembre			568			2,361
Diciembre			599			2,545
Enero 1963			580			2,444
Febrero			559			2,349
Marzo			632			2,657
Abril			608			2,588
Mayo			629			2,672
Junio			599			2,528
Totales de 3 meses			1,681			$7,266
Año fiscal	2,837	2,757	7,062	$14,523	$14,048	$29,969

TRAFICO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN LA NACIONALIDAD DE LAS EMBARCACIONES

Nacionalidad	Primer Trimestre, Año Fiscal 1963					
	1963		1962		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga
Belgas	20	26,376	6	26,034	1	2,307
Inglesas	314	2,012,718	271	1,788,327	286	1,753,044
Chilenas	36	203,165	32	226,270	15	67,567
Chinas	28	183,627	18	95,801	3	28,206
Colombianas	70	115,063	59	107,020	35	40,056
Danesas	78	398,827	101	328,024	60	220,751
Ecuatorianas	16	13,642	13	24,684	34	20,882
Francesas	26	204,148	44	216,402	31	129,938
Alemanas	300	876,260	275	887,886	38	85,956
Griegas	162	1,572,161	157	1,498,122	28	221,195
Hondureñas	34	32,653	43	31,973	93	131,492
Israelitas	27	44,776	6	4,092	------	------
Italianas	49	238,172	47	236,931	30	146,915
Japonesas	235	1,256,617	223	1,328,877	57	367,978
Liberianas	207	1,611,840	272	2,222,645	31	189,420
Holandesas	164	841,287	113	666,393	28	131,769
Nicaragüenses	14	13,536	20	42,264	4	3,288
Noruegas	366	2,313,389	301	2,005,177	189	723,252
Panameñas	122	413,107	71	431,025	96	548,900
Peruanas	21	127,445	18	80,438	5	13,392
Filipinas	18	53,257	5	26,990	6	30,561
Suecas	95	577,583	70	353,744	48	183,337
Estadounidenses	411	2,290,839	497	3,011,115	538	3,364,851
Otras	24	173,305	38	146,264	24	97,633
Total	2,837	15,593,793	2,700	15,786,498	1,680	8,502,690

SS "France" en Travesía

EL FAMOSO *France*, de la Línea Francesa, el barco más largo del mundo, deberá llegar a Cristóbal en marzo próximo en una travesía invernal. El transatlántico de lujo de 1,033 pies llegará el 25 de marzo y anclará en el muelle 9, que es de 1,036 pies de largo. Las autoridades del puerto creen que el barco puede ser traído cómodamente al muelle con el uso de un par de remolcadores.

Construido el año pasado y puesto en servicio en febrero, el *France* es muy grande para usar el Canal de Panamá. No solo es muy largo para caber en las esclusas del Canal sino que es muy ancho. El gran barco tiene un ancho de 110.6 pies y un peso de 67,000 toneladas brutas. Esta será su primera visita al Canal, informó la Línea Francesa en Cristóbal.

Comienza Temporada de Travesías

LA TEMPORADA de travesías de 1962-63 comenzó el mes pasado con la llegada del *Oslofjord* de la Norwegian American Line y el *Kungsholm* de la Swedish American. Un buen número de conocidos transatlánticos de lujo los seguirán en los puertos del Canal durante los próximos meses.

Además del *France*, que hará su primera visita al Canal, los barcos en lista para travesías las cuales incluyen a Panamá son el *Homeric* y el *Hanseatic* de la Home Lines; *Gripsholm* y *Kungsholm* de la Swedish American Line; el *Bergansfjord* de la Norwegian American; el *Stella Polaris* que viene de Nueva Orleans; el bien conocido *Jerusalem* de la Zim Line; el *Argentina*, de Moore-MacCormack; *Santa Paula*, de la Grace Line; el *United States* de la United States Line; el *Bremen* de la North German Lloyd Line; el *Rotterdam* y el *Nieuw Amsterdam* de la Holland-American Line; el *Independence* de la American Export Line; y el *Empress of England* de la Canadian Pacific Line.

C. B. Fenton & Co., agentes de varias agencias navieras, han anunciado que la mayor parte de estos navíos visitarán Cristóbal por un día o dos como parte de una travesía por las Islas del Caribe. El *Kungsholm*, sin embargo, deberá llegar a Cristóbal el 22 de enero y pasará por el Canal al día siguiente en su ruta hacia los Mares del Sur. El *Bergansfjord*, que debe llegar el 21 de enero, también se dirige al Sur del Pacífico. Ambos volverán al Canal en marzo y abril en su viaje de regreso a Nueva York.

El pequeño barco de lujo *Stella Polaris*, que vendrá a Cristóbal procedente de Nueva Orleans, deberá llegar aquí tanto el 28 de febrero como el 2 de marzo. Llegará primero a las Islas de San Blas antes de atracar en Cristóbal.

La Panama Agencies ha anunciado que el *Santa Paula* de la Grace Line llegará probablemente al Canal el 17 de noviembre en su viaje de regreso a Nueva York después de una travesía por el Caribe. La misma agencia tiene a su cargo el enorme *United States*, que, después del *France*, será el navío comercial más grande que atraque en Cristóbal este año. El *United States* debe llegar el 9 de febrero y en marzo después de hacer escalas en Nassau, Martinica, Trinidad y Curazao.

El *Jerusalem*, operado por la Zim Lines, hará dos escalas, de acuerdo con la United Fruit Co. La primera será el 26 de diciembre y la segunda el 12 de febrero. Esta compañía también representa al *Argentina*, el cual está programado para tres visitas.

El *Bremen* de la North German Lloyd Line llegará dos veces este año y el *Rotterdam* llegará al Canal en abril en su viaje de regreso a Nueva York después de una travesía alrededor del mundo. El *Nieuw Amsterdam*, un barco que es viejo cliente, llegará a Cristóbal una vez en febrero.

EL BARCO de pasajeros y carga *Santa María* de la Grace Line, construido a un costo de $17,500,000, bautizado conjuntamente por la señora Dora Brin de Boyd, esposa del Embajador de Panamá ante las Naciones Unidas, Licenciado Aquilino Boyd, y por la señora Margaret Martin, esposa de Edwin Martin, Sub-Secretario de Estado de Estados Unidos para Asuntos Interamericanos, ha sido dedicado a la República de Panamá.

Dos de los barcos hermanos del *Santa María*, el *Santa Magdalena*, dedicado a la República de Colombia, y el *Santa Mariana*, dedicado a la República del Ecuador, han sido terminados. El *Magdalena* será el primero de los transatlánticos de 127 pasajeros y de 20 nudos que entrará en servicio a principios del próximo año.

Un cuarto barco hermano, aún sin nombre, dedicado a la República del Perú, será construido en el mismo astillero desde el cual fue botado el *Santa María* el mes pasado.

El *Santa María* tendrá acomodo para 127 pasajeros en camarotes de primera clase con aire acondicionado. Su espacio de carga de 616,200 pies cúbicos puede llevar envases, carga estibada, líquidos y embarques que requieran refrigeración o enfriamiento.

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	1er. Trimestre del Año Fiscal				
	1963			1962	Promedio de Tránsitso 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Embarcaciones comerciales:					
De alta mar	1,410	1,427	2,837	2,757	1,680
Pequeñas*	52	59	111	94	304
Total	1,462	1,486	2,948	2,851	1,984
Embarcaciones del Gobierno Estadounidense: **					
De alta mar	42	23	65	49	201
Pequeñas*	16	27	43	35	89
Total	1,520	1,536	3,056	2,935	2,274

* Embarcaciones de más de 300 toneladas o 500 toneladas de desplazamiento.
** Embarcaciones sobre las cuales son acreditados los peajes. Antes del 1º de julio de 1951, barcos del Gobierno transitaban gratis.

CANTIDADES APARECEN EN TONELAJE BRUTO

Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primer Trimestre del Año Fiscal		
	1963	1962	Promedio de Tránsitos 1951-55
Menas, varias	1,744,426	2,003,487	987,567
Madera	846,560	777,993	798,109
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	423,933	555,489	339,598
Trigo	101,464	116,196	473,208
Azúcar	539,182	791,009	346,218
Alimentos enlatados	257,815	260,157	309,830
Nitrato de soda	154,428	183,833	250,093
Cebada	119,884	46,511	25,235
Bananos	260,739	249,295	155,958
Metales, varios	259,404	276,972	175,110
Productos de alimentos refrigerados (no incluye frutas frescas)	214,947	171,829	142,823
Café	131,022	105,792	60,065
Mariscos	211,528	----------	----------
Hierro fabricado y acero	179,013	89,677	39,171
Pulpa de madera	147,650	119,882	44,248
Demás productos	1,158,907	1,132,619	722,517
Total	6,750,902	6,880,741	4,869,750

Del Atlántico al Pacífico

Producto	Primer Trimestre del Año Fiscal		
	1963	1962	Promedio de Tránsito 1951-55
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	3,235,828	2,174,384	709,710
Carbón y coque	1,363,624	1,780,714	539,013
Hierro fabricado y acero	345,803	396,912	376,917
Fosfatos	379,159	488,427	156,591
Azúcar	481,555	695,444	99,311
Frijoles de soya	189,419	201,390	43,705
Metales (chatarra)	402,243	1,285,250	10,321
Trigo	175,917	236,921	49,017
Algodón	76,384	93,861	72,834
Papel y productos de papel	85,887	95,058	90,900
Menas, varias	140,991	140,874	53,676
Maquinaria	107,231	84,088	66,690
Maíz	234,562	116,974	12,729
Productos químicos, varios	144,080	155,760	45,236
Fertilizantes	101,065	87,531	35,221
Demás productos	1,379,143	1,395,346	1,271,029
Total	8,842,891	9,428,934	3,632,900

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6282

NAVEGACION

AL FINALIZAR el primer trimestre del año fiscal, el tránsito marítimo había registrado apreciable disminución.

Mientras que el primer trimestre del año fiscal registraba un alto nivel de tránsitos y peajes, el tonelaje de carga era menor, conforme a datos compilados por la División de Planificación Ejecutiva del Canal de Panamá.

Uno de los factores que han obrado sobre esta situación se puede atribuir a las medidas restrictivas de control de divisas implantadas por el Japón a inicios del año. Aproximadamente una tercera parte del tonelaje total de carga que pasa por el Canal procede de o va destinada al Japón.

Uno de los principales renglones importados por Japón lo constituye el carbón y cientos de miles de toneladas de ese combustible pasan por el Canal rumbo a la creciente industria de ese país. En agosto pasado 692,000 toneladas de carbón pasaron el Canal rumbo al Japón. En agosto de este año la cifra llegó solo a 381,000 toneladas.

Otro de los renglones importantes del comercio nipón lo constituye la chatarra.

Hace un año, en julio, 556,000 toneladas pasaron el Canal comparadas con solo 97,000 en julio de 1962. En agosto del año pasado el tonelaje de chatarra destinado al Japón montó a 366,000 en tanto que en agosto de este año solo fueron 67,000 toneladas.

En cuanto al peaje para el primer trimestre del año fiscal actual llegó a $14,886,430 comparados con los $14,299,354 por igual período del año anterior. El tránsito de naves de alto calado en el trimestre indicado fue de 2,902 contra 2,806 en igual período del año pasado.

La disminución ha sido, pues, en cuanto a la carga. El total de toneladas largas de carga durante el primer trimestre del año fiscal en curso montó a 15,593,793 comparadas con 16,309,675 el año pasado en igual período.

Por otro lado mayor número de barcos pasaron el Canal en lastre durante el trimestre referido; 501 desde julio comparados con 462 de julio a septiembre de 1961.

Ese factor de cargamento es el más bajo registrado desde 1959. Con respecto a la carga llevada abordo de las naves que transitaron el Canal, el factor cargamento en agosto de 1962 fue de 0.91, el más bajo desde agosto de 1934. En julio de 1962 ese factor fue de 0.96, el más bajo desde julio de 1936; y en septiembre llegó a 0.93, el más bajo desde septiembre de 1959.

El petróleo y derivados estuvieron entre los productos principales que pasaron por el Canal, llegando a cifras record. El inusitado aumento se atribuye, especialmente, al incremento de aceite crudo procedente de Venezuela y las Antillas Menores rumbo a California. El cargamento de aceite crudo de Libia para la costa occidental de los Estados Unidos, marcó el mes pasado, el primer movimiento de esa naturaleza del Africa hacia el Oeste norteamericano.

Indice de la baja lo ofrece el promedio de 29.06 naves por día durante los primeros 18 días de octubre de 1962, el más bajo desde 1960 en igual período.

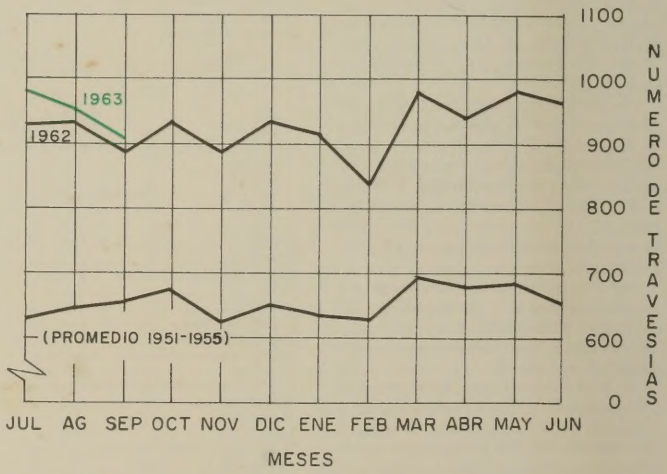
El 14 de octubre solo 21 barcos transitaron el Canal. El número más elevado lo fue de 47 barcos, el 7 de mayo de 1960.

Tránsito de Embarcaciones de Alto Calado Durante Septiembre

	1961	1962
Comerciales	892	909
Gobierno de los EE. UU.	13	21
Gratis	2	9
Total	907	939
PEAJES *		
Comerciales	$4,525,029	$4,618,152
Gobierno de los EE. UU.	73,131	109,284
Total	$4,598,160	$4,727,436
CARGA**		
Comerciales	5,021,956	4,932,450
Gobierno de los EE. UU.	72,521	138,709
Gratis	2,916	42,580
Total	5,097,393	5,113,739

* Incluye los peajes de todas las embarcaciones, pequeñas y de alta mar.

** Cifras de la carga están en toneladas brutas.

EL NUEVO COMODORO de la Pacific Steam Navigation Co. es el Capitán Idris Jones, D.S.C., de Llanelly, Gales del Sur. Su flota consiste de 17 transatlánticos de pasajeros y carga, con un total de 180,360 toneladas.

Jones es el capitán del transatlántico de pasajeros *Reina del Mar* de 20,000 toneladas que opera un servicio regular entre Inglaterra, Francia y España hacia Perú y Chile por la vía del Canal de Panamá.